

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 AVRIL 1882.

Crédits spéciaux pour l'exécution de travaux d'utilité publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations a pour objet d'allouer aux Départements des Travaux Publics et de l'Intérieur des crédits spéciaux destinés : les uns à la continuation ou à l'achèvement de travaux dont le principe a déjà été décrété par la Législature ; d'autres au paiement de dépenses extraordinaires concernant les chemins de fer de l'État et la voirie vicinale.

Les explications que contient le présent exposé vous permettront d'apprécier la nécessité de ces divers crédits.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Les crédits spéciaux demandés pour les services du Département des Travaux Publics ont pour objet la continuation ou l'achèvement de travaux dont le principe a été déjà décrété par la Législature, ainsi que les dépenses extraordinaires et urgentes que réclament nos chemins de fer en exploitation.

Les explications et les renseignements donnés ci-après au sujet de chacun d'eux en fournissent la justification.

1^o ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er}. *Raccordement de routes aux chemins de fer de l'État ou de compagnies et aux canaux. — Construction, redressement et amélioration de routes. — Construction et reconstruction de ponts ; subsides. — Rachat de ponts concédés.*

Crédit demandé . 2,200,000 francs.

Ce crédit est principalement sollicité pour permettre au Gouvernement de continuer les nombreux travaux en cours d'exécution. Une partie du crédit servira aussi à la liquidation de subsides promis, par le Département des Travaux Publics, aux communes en faveur de la voirie vicinale, ainsi qu'au rachat de ponts concédés. Les ponts à péages récemment rachetés sont ceux de Deurle sur la Lys, pour le passage de la route d'Hansbeke à Deurle ; de Chaudfontaine, sur la Vesdre ; de Pont-de-Loup et de Florefle sur la Sambre. On continue les études en vue du rachat de ponts concédés qui doivent faire retour à l'État à l'expiration de la concession.

Le Gouvernement a repris les ponts situés sur la Durme, à Lokeren, et sur l'Escaut, à Audenarde, au passage desquels les villes percevaient un droit de navigation.

2^o BATIMENTS CIVILS.

§ 2. *Hôtel du gouvernement provincial à Bruges. — Reconstruction des bâtiments incendiés. — Agrandissement ; construction de locaux pour les ponts et chaussées.*

Troisième crédit demandé . 400,000 francs.

Un deuxième crédit de 500,000 francs a été alloué pour cet objet par la loi du 14 août 1881 ; on s'occupe de l'acquisition des immeubles nécessaires à la réalisation du projet et il a été procédé à l'adjudication d'une partie des travaux de fondation des nouveaux bâtiments. On espère pouvoir adjuger prochainement tous les travaux de construction des nouveaux bâtiments.

§ 3. *Construction d'un nouvel hôtel pour le Gouvernement provincial, à Hasselt et agrandissement de l'hôtel du gouvernement provincial à Mons.*

Deuxième crédit demandé : 200,000 francs.

Le crédit de 100.000 francs, alloué par la loi du 14 août 1881, servira, en partie, au paiement du prix d'acquisition d'immeubles nécessaires à la construction de l'hôtel à Hasselt.

Le projet des nouveaux bâtiments, dressé il y a plusieurs années déjà, a donné lieu à de nombreuses observations critiques, il n'a donc pas pu être approuvé ; par suite, on devra refaire entièrement le projet.

L'urgente nécessité d'agrandir l'hôtel provincial à Mons ayant été constatée, un projet de cet agrandissement a été dressé ; la dépense est évaluée à 150,000 francs.

§ 4. *Prison cellulaire de Saint-Gilles, lez-Bruxelles.*

Crédit demandé : 1,400,000 francs.

Les travaux se poursuivent avec une grande activité ; le crédit de 500,000 francs alloué par la loi du 14 août 1881, a reçu sa complète destination ; la somme demandée est nécessaire pour solder les dépenses à faire pendant l'exercice courant.

§ 5. *Bureau principal des postes et télégraphes, à Bruxelles.*

Deuxième crédit demandé : 1,000,000 de francs.

La demande d'un crédit de 500,000 francs pour cet objet avait été inscrite dans le projet de loi de crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique soumis aux Chambres, le 12 juillet dernier ; avec l'assentiment du Gouvernement, le vote sur cette demande de crédit a été ajourné.

Voici les explications que contenait à ce sujet l'exposé des motifs :

« D'après l'avant-projet dressé par M. l'architecte De Curte, les constructions devaient empiéter sur la place de la Monnaie. L'administration communale ne l'a pas admis, à raison de la circulation très active en ce point.

» Cette observation est fondée.

» Le projet a été complètement révisé.

» Il est nécessaire, pour retrouver la surface sur laquelle on comptait vers la place de la Monnaie et vers la rue de l'Évêque, de disposer d'autres terrains.

» De plus, le service se développant constamment, il faut faire la part de l'avenir.

» De là, la nécessité de se procurer plus de surface. De ces deux chefs, la dépense croîtra dans une proportion d'autant plus forte, que les immeubles à acquérir sont plus considérables.

» La mauvaise nature du terrain exige que les constructions soient établies sur un radier général en béton. C'est un surcroît de dépense de 200,000 francs au moins.

» Dans le devis les travaux sont évalués à fr.	3,750,000	»
» Le coût des expropriations à	1,520,000	»
» Ensemble. fr.	5,270,000	»
» Ce chiffre présente sur celui de fr.	5,500,000	»
» indiqué comme très approximatif, en 1879, avant la fin des études, une différence en plus de fr.	1,770,000	»
» Savoir : travaux fr.	4,050,000	»
» terrains	720,000	»
	» Fr.	4,770,000 »

Le texte de la réponse fournie à la section centrale qui avait demandé des explications complémentaires se trouve également transcrit ci-après :

« Les plans approuvés par la commission royale des monuments et le devis sont ci-joints.

» Le surplus de dépense de 850,000 francs provient de ce que, comme le dit
 » l'exposé des motifs, les constructions à ériger, en tenant compte de l'avenir.
 » auront un développement beaucoup plus considérable, ainsi que l'on peut s'en
 » assurer par l'inspection des plans.

» Ces constructions complémentaires coûteront environ.	. fr.	550,000	»
» En outre, les prix portés par l'architecte dans l'avant-projet			
» ont été reconnus trop bas, tant par la commission royale des			
» monuments que par le service des bâtiments civils; de ce chef,			
» il y a une majoration de dépense d'environ		233,000	»
» Enfin, les honoraires de l'architecte et les frais de surveillance			
» des travaux s'élèveront approximativement à		267,000	»
» Soit ensemble.	. fr.	850,000	»

Ces explications ont paru satisfaisantes à la section centrale, qui a proposé d'allouer le crédit demandé.

§ 6. *Agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Le crédit de 1,200,000 francs alloué par la loi du 14 août 1881, a reçu sa complète destination ; il porte à 9,000,000 de francs la totalité des sommes votées jusqu'à présent par la Législature pour cet objet.

Le crédit sollicité aujourd'hui servira à payer le prix d'achat d'immeubles, situés rues de l'Orangerie et de Louvain, dont l'expropriation est décrétée depuis plusieurs années déjà, et à faire face aux dépenses d'une partie des constructions à élever à l'angle desdites rues, en vue du transfert du Département des Travaux Publics.

§ 7. *Déplacement de l'Observatoire royal de Bruxelles.*

Deuxième crédit demandé : 400,000 francs.

Ensuite des nouvelles études auxquelles il a été procédé depuis la promulgation de la loi du 4 août 1879, qui a ouvert au Gouvernement un premier crédit de 1,000,000 de francs, pour le déplacement de l'Observatoire royal, il a été reconnu nécessaire d'adopter pour emplacement de l'établissement projeté, le plateau élevé situé à Uccle, à proximité de la chaussée de Waterloo et du chemin de Saint-Job.

On s'occupe de l'acquisition des terrains nécessaires; le projet des constructions à ériger est terminé, et l'on procédera bientôt à l'adjudication des travaux, de sorte que ceux-ci pourront être entamés prochainement.

On demande maintenant une somme de 400,000 francs; à l'aide de celle-ci, et du premier crédit alloué de 1,000,000 de francs, il sera possible de pousser activement les travaux.

§ 8. *Écoles normales primaires et sections primaires existantes.*
Construction et amélioration de locaux.

Crédit demandé : 1,236,000 francs.

Pour continuer et achever en 1882 les travaux en cours d'exécution, et pour entamer ceux dont l'exécution est ou sera décrétée, il est nécessaire de disposer d'un nouveau crédit de 1,236,000 francs.

§ 9. *Palais des anciens princes-évêques de Liège. — Continuation des travaux d'appropriation et de restauration.*

Crédit demandé : 75,000 francs.

La somme de 400,000 francs, allouée par la loi du 4 août 1879, a servi, en partie, à l'exécution de travaux d'amélioration et d'appropriation dans des locaux affectés au service de la justice, ainsi qu'à la restauration de façades de la cour d'honneur du Palais.

A l'aide du nouveau crédit, on se propose de continuer notamment la restauration des façades de l'édifice dans la troisième cour.

§ 10. *Conservatoire royal de musique de Liège.*

Deuxième crédit demandé : 300,000 francs.

Un premier crédit de 200,000 francs a été mis à la disposition du Gouvernement par la loi du 4 août 1879, pour le paiement d'une partie de sa part d'intervention dans les frais de construction des nouveaux locaux du conservatoire; les travaux de fondation sont terminés. La somme demandée actuellement constitue le solde de la part de l'État dans la dépense.

§ 11. *Conservatoire royal de musique de Bruxelles.*

Crédit demandé : 45,000 francs.

Cette somme forme le complément de l'indemnité à payer aux entrepreneurs de la construction des nouveaux bâtiments, ensuite d'une décision judiciaire.

§ 12. *Palais des Beaux-arts. — Travaux de parachèvement.*

Crédit demandé : 125,000 francs.

Depuis que l'édifice est terminé, il a été reconnu que, pour compléter la décoration artistique de la façade de ce beau monument, il est nécessaire de remplacer les portes d'entrée actuelles par des portes en bronze, d'établir des candélabres ornés devant l'entrée du Palais, et de placer un groupe allégorique au sommet de la partie centrale de la façade. La dépense à résulter de ces divers chefs est estimée à 125,000 francs.

§ 13. *Continuation du monument érigé à l'ancien champ des manœuvres, à Bruxelles.*

Deuxième crédit demandé : 200,000 francs.

Un premier crédit de 1,800,000 francs a été alloué par la loi du 8 avril 1879 pour l'érection de ce monument. Ainsi que cela a été dit à la séance de la Chambre des Représentants du 25 mars 1879, les travaux d'achèvement doivent, d'après l'estimation de M. l'architecte Bordiau, donner lieu à une dépense de 700,000 francs.

SERVICE HYDRAULIQUE.

§ 14. *Canaux de Liège à Anvers. — Travaux et expropriations.*

A. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc : 75,000 francs.

B. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut : 75,000 francs.

Il a été alloué, par le paragraphe 11 de l'article 1^{er} de la loi du 14 août 1881, un crédit de 300,000 francs destiné à réaliser diverses améliorations de nature à faciliter la navigation entre Liège et Anvers.

Au moyen de ce crédit, le Département a pu adjudger des entreprises de travaux d'établissement de 11 gares de croisement le long du canal de Liège à Maestricht ; de 3 gares le long du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et de 33 gares le long du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Le crédit de 150,000 francs sollicité permettra de compléter ce travail par la création de nouvelles gares et par l'exécution de travaux destinés à faciliter la navigation entre Liège et Anvers.

§ 15. *Sambre canalisée. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 125,000 francs.

Par le paragraphe 12, article 1^{er}, de la loi du 14 août 1881, il a été alloué un crédit de 150,000 francs destiné à faire face aux dépenses à résulter de l'exécution de certains travaux destinés à améliorer la navigation sur la Sambre et consistant, entre autres, dans l'allongement des écluses.

Le nouveau crédit sollicité sera affecté, notamment, à la reconstruction du pont de Terguée et de celui dit : de la station de Charleroi.

§ 16. *Escaut. — Dragages. Travaux d'amélioration. Expropriations.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Ce crédit est destiné à continuer les travaux de coupures à effectuer au cours de l'Escaut, ainsi qu'à l'élargissement et aux dragages de la rivière, pour l'exécution desquels un crédit de 5,000,000 de francs a été alloué par l'article 1^{er}, paragraphe 14, de la loi du 14 août 1881.

Une partie de ce crédit est déjà engagée et de nombreux projets sont sur le point d'être adjugés ; les travaux qu'il concerne seront effectués pendant la cam-

pagne prochaine. Le crédit pétitionné est nécessaire pour assurer leur prompt exécution.

§ 17. *Anvers. — Installations maritimes. — Travaux et expropriations nécessaires pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut.*

Crédit demandé : 10,000,000 de francs.

Ainsi que cela a été dit dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de la loi de crédits spéciaux du 14 août 1881, il importe que le Gouvernement soit mis à même de pourvoir au payement des dépenses à résulter tant des travaux que de l'acquisition ou de l'expropriation des immeubles.

Les acquisitions et les expropriations des immeubles se poursuivent avec beaucoup d'activité. Des jugements concernant des expropriations importantes vont intervenir incessamment. D'autre part, les travaux avancent rapidement. Dans ces conditions, un nouveau crédit de 10,000,000 de francs est nécessaire, pour assurer les liquidations à opérer.

§ 18. *Canal de Gand à Terneuzen. — Travaux et expropriation sur les territoires belge et néerlandais.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Les crédits alloués par les lois des 26 août 1880 et 14 août 1881, article 1^{er}, paragraphes 3 et 18, permettront de faire face à une partie des dépenses à résulter de l'acquisition des terrains et des travaux à effectuer pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, tant en Belgique que dans les Pays-Bas.

L'acquisition des terrains sur le territoire néerlandais peut être considérée comme terminée et les travaux seront entamés prochainement. Il importe que le Gouvernement soit mis à même de pourvoir au payement des dépenses à résulter tant des travaux que de l'acquisition ou de l'expropriation des terrains.

Il a été décidé que la grande écluse maritime projetée au Muide, à Gand, serait remplacée par deux écluses de moindres dimensions : l'une à établir à l'entrée du canal de jonction, l'autre dans la branche De Pauw. Le Gouvernement compte entamer les travaux de l'écluse de la branche De Pauw pendant la campagne prochaine.

C'est pour ces divers motifs qu'un nouveau crédit de 1,000,000 de francs est sollicité de la Législature.

§ 19. *Rupel. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

Le paragraphe 21 de la loi du 14 août 1881, a alloué un crédit de 250,000 francs, pour travaux d'amélioration à exécuter au Rupel. Ce crédit va être très prochainement engagé pour la plus grande partie. Le Gouvernement projette d'autres travaux d'amélioration à la rivière en question, tant dans l'intérêt de la naviga-

tion que pour y faciliter la marche de la marée. Un crédit de 130,000 francs est sollicité pour permettre de continuer l'exécution de ces travaux.

§ 20. *Yser. — Travaux d'amélioration et expropriations.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Un crédit de 300,000 francs a été alloué par le paragraphe 26 de la loi du 14 août 1881, pour les travaux d'amélioration de l'Yser et les expropriations nécessitées par ces travaux.

Le crédit de 100,000 francs pétitionné actuellement est destiné à continuer ces travaux et ces expropriations, concurremment avec les fonds que doivent, en conformité de la loi du 8 mars 1838, verser, comme subsides, la province, les communes et les particuliers intéressés.

§ 21. *Établissement de maréographes sur l'Escaut maritime et ses affluents.*

Crédit demandé : 40,000 francs.

Le Département des Travaux Publics a adjugé les travaux de construction des aubettes et des installations à demeure, destinées à recevoir les maréographes. Il reste à acquérir les appareils ; c'est dans ce but qu'est sollicité le crédit de 40,000 francs.

§ 22. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.*

Crédit demandé : 40,000 francs.

Un jugement récent du tribunal de première instance de Bruxelles a condamné l'État à payer une somme de 23,000 francs, plus les intérêts et frais judiciaires, à l'entrepreneur des travaux exécutés au canal de Maestricht à Bois-le-Duc, en vertu du traité conclu le 12 mai 1863 avec les Pays-Bas. Le crédit de 400,000 francs alloué par la loi du 16 août 1873 (art. 1^{er}, § 11) étant à peu près épuisé, la somme de 40,000 francs est nécessaire pour exécuter le jugement rappelé ci-dessus.

§ 23. *Travaux d'endiguement du Zwyn.*

Crédit demandé : 1,000 francs.

Un crédit de 4,000 francs a été alloué par la loi du 17 juillet 1877 pour faire face à diverses dépenses se rattachant aux travaux exécutés par l'État pour l'endiguement du Zwyn ; à l'occasion de ces travaux, l'État a eu à soutenir un procès contre le Hazegras-Polder. Une expertise a été ordonnée. C'est pour en payer les frais que le crédit de 1,000 francs est demandé.

CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

§ 24. *Voies et travaux et constructions nouvelles.*

Crédit demandé : 13,000,000 de francs.

Consolidation des voies. — En sollicitant l'année dernière, des fonds pour

pouvoir procéder à la consolidation de la voie entre Ostende et Bleyberg, le Gouvernement justifiait ces travaux par la nécessité d'imprimer une marche plus rapide aux trains express transportant les voyageurs et les dépêches postales entre l'Angleterre et l'Allemagne.

Il ajoutait qu'à raison de l'importance croissante, au point de vue du transport des voyageurs à grande vitesse, de la ligne de Bruxelles à la frontière du grand-duché de Luxembourg, par Namur et Arlon, une semblable consolidation y était devenue indispensable également et qu'il faudrait y pourvoir l'année suivante.

Les trains express, allant d'Ostende vers le Nord de l'Allemagne et réciproquement, ne suivent plus, quant à présent, la direction de Bleyberg ; ils prennent la voie d'Herbesthal-Cologne. Il semble donc inutile de procéder actuellement à cette consolidation entre Welkenraedt et Bleyberg.

D'autre part, pour que la voie d'Ostende à la frontière du grand-duché de Luxembourg se trouve dans de bonnes conditions sur toute son étendue, c'est depuis Schellebelle jusqu'à Sierpenich que l'amélioration doit être effectuée.

L'administration se propose d'exécuter ce travail de consolidation entre Ostende et Welkenraedt et sur une étendue de cent kilomètres de la ligne du Luxembourg dans le courant de 1882.

Une somme de 5,200,000 francs est destinée à l'exécution de ce travail et à la partie des travaux de renouvellement de la voie, à exécuter, en 1882, sur les diverses lignes du réseau et dont la dépense, doit conformément aux précédents, être couverte par les fonds de premier établissement du chemin de fer.

L'exposé des motifs du 12 juillet dernier prévoyait la construction de la double voie entre Juslenville et Spa, Flénu-Produits et Dour, Piéton et Bascoup, Jumet-Brûlotte et Gosselies (ville), Bonne-Espérance et Peissant, Athus et la frontière de France. La dépense y était évaluée à 2,500,000 francs.

On livrera prochainement à l'exploitation le chemin de fer qui prolongera jusqu'à la station de La Planche, du chemin de fer de Charleroi à Louvain, l'embranchement de Monceau à la Providence.

Ce chemin de fer se reliera, par une double branche, à la ligne de Marcinelle à Jumet-Brûlotte et, dans un intérêt de sécurité, il est nécessaire de doubler la voie entre Marcinelle et la station qui sera établie aux Aulniats.

Cette partie de double voie coûtera 500,000 francs, en sorte que la dépense totale à faire sera de 2,600,000 francs ; mais il suffira, quant à présent, que le Gouvernement puisse disposer du crédit déjà prévu l'année dernière de 1,500,000 francs.

Signaux et appareils de sécurité. — Par la loi du 2 avril 1881, il a été alloué un crédit de 2,500,000 francs pour les signaux et appareils de sécurité. D'autre part, le paragraphe 54 de la loi du 14 août suivant comprenait une somme de 400,000 francs pour l'installation d'appareils Saxby et Farmer, pour l'extension du block-system et l'établissement de grosses sonneries allemandes. Cette somme étant dès à présent absorbée, il importe qu'il en soit alloué une nouvelle, car il serait inadmissible qu'il y eût un temps d'arrêt dans l'application de ces moyens d'augmenter la sécurité des chemins de fer de l'État.

Une somme de 1,500,000 francs est prévue à cet effet au paragraphe 24 de l'article 1^{er} du projet de loi.

Travaux divers. — Le crédit de 8,900,000 francs qui forme le paragraphe 34 de la loi du 14 août dernier comprend, notamment, les sommes suivantes :

Installations pour le service de la traction	fr. 1,000,000
Travaux sur l'ensemble du réseau	7,000,000
Ensemble	fr. 8,000,000

La somme de 8,900,000 francs, allouée l'année dernière, suffira pour faire face, jusque vers le mois de juillet, aux paiements à effectuer par le Trésor, du chef des travaux entrepris depuis lors et pour lesquels la dépense engagée déjà est de 10,500,000 francs environ.

Le Gouvernement propose de fixer la nouvelle allocation à 7,000,000 de francs.

Cette somme permettra d'assurer, jusque dans les premiers mois de l'année prochaine, les paiements à faire du chef des travaux qui sont déjà en cours d'exécution comme de ceux qu'il est nécessaire d'exécuter immédiatement.

§ 25. *Traction et Matériel.*

Crédit demandé : 26,749,000 francs.

Extension du matériel de traction et de transport, outillage des ateliers de réparation, des remises pour locomotives, alimentation d'eau, etc.

Par l'exposé des motifs du projet de loi du 12 juillet 1881, le Gouvernement a annoncé qu'il allait procéder immédiatement à la mise en adjudication de la fourniture des locomotives et des wagons dont il fallait augmenter l'effectif du matériel roulant des chemins de fer de l'État et de l'outillage nécessaire aux ateliers et aux remises.

Pour le service de la traction, il évaluait la dépense à faire à la somme de 7,335,000 francs ; mais il s'est borné à demander alors une première somme de 1,000,000 de francs, qui est comprise dans le crédit de 3,860,000 francs formant le paragraphe 35 de l'article 1^{er} de la loi du 14 août dernier.

Le moment est venu de mettre à la disposition du Gouvernement le crédit complémentaire de 6,335,000 francs.

De même, il n'a été demandé et il n'a été alloué qu'un million pour l'extension du matériel de transport, l'outillage des ateliers de voitures, etc., et il faut maintenant compléter le crédit nécessaire au paiement de tout ce qui a été commandé.

Ainsi que le mentionne l'exposé des motifs du 12 juillet 1881, l'extension prévue du matériel de transport et de l'outillage des ateliers coûtera fr. 9,214,000 et déduction faite du crédit alloué par la loi du 14 août 1881. ci . 1,000,000

il reste donc à allouer fr. 8,214,000

Si à cette somme on ajoute celle qui vient d'être indiquée pour le matériel de traction, ci 6,335,000
on arrive à un total de fr. 14,549,000

qui est la somme nécessaire pour le complet payement du matériel roulant et de l'outillage des ateliers, commandés l'année dernière.

D'autre part, il est nécessaire de pourvoir à une nouvelle commande de locomotives, de wagons et de voitures.

Voici comment se justifient ces nouvelles extensions de matériel roulant.

L'effectif des locomotives doit être augmenté à raison de l'accroissement du trafic et de l'ouverture des lignes nouvelles qui viennent successivement s'ajouter au réseau.

Au reste, l'effectif devrait être plus grand alors même que ces deux causes d'augmentation n'existeraient pas.

L'expérience de tous les jours prouve que le nombre des locomotives est insuffisant.

On est contraint de les maintenir en service plus longtemps qu'il ne conviendrait de le faire au point de vue de la conservation et du bon entretien de ce matériel.

Les ingénieurs de la traction sont unanimes à admettre qu'à cet égard, la situation ne sera tout à fait normale que lorsque le service disposera d'un effectif de 1.7 fois le nombre des machines à mettre chaque jour à feu pour les machines de route et de 1.5 pour les machines de gare.

Or, d'après cette règle, l'effectif total aurait dû être de 1,755 locomotives au 1^{er} mars dernier, tandis qu'il n'était que de 1,467 locomotives.

On ne pourra arriver que graduellement à l'observation de cette règle.

Sur les marchés en cours d'exécution, il reste à livrer 94 locomotives. Le Gouvernement propose d'y ajouter 150 locomotives.

Matériel à voyageurs et fourgons pour trains de marchandises. — A raison de l'accroissement du trafic et de l'extension du réseau, il est nécessaire d'augmenter le matériel des trains de voyageurs de 165 fourgons, de 24 voitures mixtes de deux classes et de 50 voitures mixtes de trois classes. D'autre part, il faut augmenter de 57 le nombre des fourgons pour trains de marchandises.

Wagons à marchandises. — Au commencement du mois de septembre dernier, le nombre des wagons à marchandises de toute espèce que possédait l'administration des chemins de fer de l'État était de 35,114. Des mesures avaient été prises pour qu'au moment de la grande activité du trafic, notamment en octobre et novembre, le nombre des wagons en réparation fût réduit à sa limite extrême.

Au moyen du nombre de wagons en état de servir, l'administration a pu pendant cette période assurer les transports dans des conditions de régularité qui ont satisfait le public.

Mais on s'est trouvé, pour ainsi dire, constamment à la limite de ce qu'il était possible de faire. Il ne restait pas de wagons disponibles.

Si les demandes de transport avaient été plus considérables, il n'eût pas été possible d'y satisfaire.

D'autre part, l'exploitation a été facilitée par un temps très favorable.

Si, au lieu d'une température exceptionnellement douce, nous avions eu l'hiver dernier des neiges et des gelées, le chargement des marchandises, leur transport et leur déchargement auraient été entravés ; l'administration des chemins de fer

n'eût pas été à même de mettre à la disposition des expéditeurs un nombre aussi grand de wagons qu'elle a pu le faire et peut-être que la situation eût été loin d'être satisfaisante.

On peut donc dire que l'effectif des wagons était à peine suffisant.

En septembre et en octobre derniers, le nombre des wagons mis à la disposition des expéditeurs pour les transports taxés et en service, déduction faite des wagons de la Compagnie du Nord servant au transport des charbons vers la France, a été de 438,348

Pendant les mêmes mois de 1880, ce nombre n'avait été que de 384,387

Il y a donc eu, en 1881, une augmentation de 50,961 wagons ou de 13.25 p. %.

Cette augmentation ne répond pas, en totalité, à un accroissement de trafic : elle est due, mais pour une faible partie seulement, à la substitution de wagons belges à des wagons français pour le transport des combustibles. Au 1^{er} septembre dernier, la Compagnie du Nord a, conformément aux arrangements conclus, réduit de 2,500 à 1,500 le nombre des wagons qu'elle affectait jusque là aux transports des charbons vers la France.

On sait qu'au 1^{er} septembre 1882, l'administration aura à pourvoir au remplacement des 1,500 wagons restants, et si l'on admettait que, pendant les mois de septembre et d'octobre 1882, le nombre des wagons qu'elle aura à mettre à la disposition des expéditeurs dépassera de 13.25 p. % le nombre des wagons chargés en septembre et en octobre 1881, on supposerait que l'accroissement du trafic sera proportionnellement un peu moindre en 1882 qu'en 1881.

En se plaçant dans l'hypothèse d'un accroissement de trafic, en 1882, proportionnellement égal à celui qui s'est produit en 1881, on ne dépasse pas les limites du trafic sur lequel l'administration est tenue de compter.

Si cette augmentation de 13.25 p. % du nombre des wagons à charger doit se produire, il faudra, pour pouvoir assurer le service, qu'avant le mois de septembre prochain le nombre des wagons soit porté au moins à 39,767 (1).

L'administration possède actuellement. 36,026 wagons.

Si l'on en déduit le nombre des wagons qui seront mis hors de service avant le 1^{er} septembre 1882, ci. 110 —

Il reste. 35,916 wagons.

A ce nombre il faut ajouter celui des wagons restant à fournir actuellement, en vertu des marchés conclus tant pour le renouvellement que pour l'augmentation du matériel de transport, ci 1,242 —

et on arrive à un total de 37,158 wagons.

inférieur à celui des wagons nécessaires pour le 1^{er} septembre 1882, ci 39,767 —

de 2,609 wagons.

Le Gouvernement propose d'augmenter l'effectif de 3,000 wagons.

(1) $13.25 \times 35.114 = 4,655 + 35.114 = 39\,767$.

La dépense à laquelle ces diverses commandes donneront lieu est évaluée comme il suit :

150 locomotives avec tenders, roues de rechange, freins Westinghouse, etc., etc. fr.	8,250,000
24 voitures mixtes de deux classes, à 11,700 francs	280,800
50 — de trois classes, à 11,200 —	560,000
165 fourgons à voyageurs, à 6,070 francs . . .	1,001,550
57 — à marchandises à 4,970 francs . . .	283,290
	2,125,640
2,000 wagons à charbon de 10 tonnes, à portières latérales, dont 500 munis de freins à vis, à 3,100 francs, et 1,500 à freins ordinaires, à 2,775 francs	5,712,500
350 wagons fermés de grande capacité (freins ordinaires), à 3,485 francs fr.	1,219,750
200 wagons fermés de 10 tonnes, à 2 portes (freins à vis), à 3,270 francs	654,000
100 wagons fermés de 10 tonnes, à 4 portes, à 3,700 francs	370,000
100 wagons plats (freins ordinaires), à 2,535 francs.	253,500
200 wagons coton et laine (freins à vis), à 2,970 francs	594,000
50 wagons plats de 20 tonnes, à 8 roues, à 4,650 francs	232,500
	3,303,750
Freins Westinghouse et appareils pour l'éclairage au gaz des voitures ; outillage des ateliers	700,110
Total fr.	20,092,000

Tout ce matériel devra être commandé immédiatement ou prochainement, mais il n'est pas nécessaire que la somme tout entière, qu'il faudrait pour en payer le prix, soit mise dès à présent à la disposition du Gouvernement.

Une somme de 12,200,000 francs suffira pour payer les locomotives, voitures, wagons, etc., qui seront livrés en 1882 et au commencement de 1883. Le surplus pourra être compris dans une demande de crédits spéciaux à présenter à la Chambre dans le cours de la session 1882-1883.

Le crédit qui fait l'objet du paragraphe 25 du projet de loi se présente donc comme il suit :

Somme nécessaire pour le paiement des commandes en cours d'exécution fr.	14,549,000
Somme nécessaire pour les premiers paiements à faire du chef des commandes nouvelles	12,200,000
Ensemble. fr.	26,749,000

Commandes de locomotives. — A l'occasion de cette nouvelle demande de

crédits pour l'extension du matériel roulant, le Gouvernement croit devoir donner à la Chambre quelques explications au sujet d'un fait signalé par la Cour des comptes dans son dernier cahier d'observations (document n° 4, session 1881-1882), page 6.

Au moyen du crédit de 12,000,000 de francs alloué par la loi du 23 mai 1880, paragraphe 8, il a été commandé, entre autres, 400 locomotives.

Après avoir rappelé que, dans cette occurrence, les constructeurs de locomotives du pays ont été convoqués à une réunion tenue sous la présidence d'un fonctionnaire supérieur; qu'ils ont reçu, dans cette réunion, communication des conditions du marché et qu'ils ont ensuite présenté leurs offres, la Cour s'exprime comme il suit :

« La Cour doute qu'une telle marche réponde d'une manière complète aux » exigences de la loi en matière de marchés, d'abord parce qu'elle porte atteinte » à la libre concurrence sur laquelle repose, en grande partie, l'économie de » l'adjudication publique, et ensuite parce qu'elle est de nature à faciliter l'en- » tente entre les soumissionnaires, entente qui ne peut être que préjudiciable » aux intérêts du Trésor, et que, par cela même, l'État doit combattre par tous » les moyens en son pouvoir. »

Depuis l'origine de l'exploitation des chemins de fer de l'État jusqu'en 1862, la fourniture des locomotives a fait l'objet de marchés conclus de gré à gré.

En 1862, le Ministre des Travaux Publics, l'honorable M. Vanderstichelen décida qu'il serait fait appel à la concurrence entre les divers établissements du pays reconnus pour être outillés en vue de la construction des machines de l'espèce; puis, vers 1864, il résolut de faire un nouvel essai, celui de l'adjudication publique, c'est-à-dire de la concurrence libre.

On eut recours à l'adjudication publique jusqu'en 1867, époque à laquelle on revint à l'appel à la concurrence limité aux établissements du pays, et c'est ce dernier mode qui a été suivi pour tous les marchés qui ont été conclus depuis lors.

Tous les constructeurs du pays ont été appelés à prendre part à ceux qui ont fait l'objet des observations de la cour des comptes. La seule innovation qui ait été introduite, dans cette circonstance, c'est que le Département des Travaux Publics a jugé utile d'examiner les prix et conditions des marchés à conclure avec les constructeurs avant de les inviter à déposer leurs soumissions.

Une hausse importante était prévue et, par cet examen préalable, le Département des Travaux Publics voulut prévenir une exagération des offres.

Les industriels ont su de cette manière que le Gouvernement serait obligé de recourir à d'autres moyens dans le cas où leurs offres ne seraient pas retenues dans des limites raisonnables.

Le Département des Travaux Publics a provoqué, avant l'adjudication, l'examen contradictoire qui aurait dû être fait postérieurement, pour la conclusion, autorisée par la loi de comptabilité de l'État, de marchés de gré à gré dans le cas où, comme cela était prévu, il n'aurait été proposé à cette adjudication que des prix inacceptables.

Pour les marchés de gré à gré, c'est le débat contradictoire qui doit conduire à des prix acceptables pour les parties contractantes.

A l'adjudication, c'est la concurrence qui doit assurer à l'État des marchés avantageux.

En général, l'adjudication est favorable aux intérêts du Trésor, mais elle n'est qu'un leurre lorsqu'elle n'a pas d'autre résultat que de mettre l'administration en présence de soumissionnaires qui se sont entendus à l'avance sur les offres qu'ils déposeront.

La marche critiquée par la Cour des comptes n'a pas eu pour effet de faciliter une entente préjudiciable aux intérêts du Trésor; elle a eu, au contraire, pour but et pour résultat d'empêcher que l'entente déjà établie entre les constructeurs de locomotives, constitués en syndicat, n'eût, au point de vue des prix, des conséquences exagérées.

§ 26. *Approvisionnement de matériaux pour la réfection des voies.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Ce crédit est la reproduction pure et simple de celui qui formait le paragraphe 37 de l'article 1^{er} du projet de loi du 12 juillet dernier.

Les explications données alors à l'appui de ce crédit sont les suivantes :

« Le budget du chemin de fer a, de tout temps, été réglé, en ce qui concerne
» les frais d'entretien de la voie, en tenant compte du emploi des matériaux
» à mettre hors d'usage, d'après la valeur attribuée à ceux-ci.

» L'allocation budgétaire annuelle ne comprend que la différence entre cette
» valeur et le prix estimatif des matériaux neufs, soit à peu près le tiers de la
» dépense totale.

» Le emploi des vieux rails s'est réalisé d'abord par remaniement proprement
» dit; puis par voie, soit d'échange contre des fers neufs, soit de cession à prix
» d'argent ⁽¹⁾.

» On le comprend, ces opérations, qu'elles se fassent en argent ou en nature,
» ne peuvent pas prendre pied dans les budgets ordinaires, car les recettes et
» les dépenses qu'elles comportent éventuellement ne représentent, en aucun cas,
» ni des produits ni des charges de l'exploitation.

» C'est pourquoi, lorsqu'elles donnent lieu à des versements et à des liqui-
» dations, elles sont, par analogie, rattachées au budget pour ordre ⁽¹⁾. Les
» dispositions qui régissent ce budget leur sont donc applicables dans l'espèce,
» notamment l'article 24 de la loi du 15 mai 1846, portant que les dépenses
» doivent être limitées aux recouvrements effectués.

» Mais cette règle, appliquée au chemin de fer, n'a pu, dans la pratique, être
» toujours observée rigoureusement, parce qu'il s'agit ici de travaux de première
» nécessité qu'il n'est pas au pouvoir de l'administration d'éviter ni même
» d'ajourner à son gré.

» Or, la marche nécessaire de ces travaux exige que les rails neufs soient

⁽¹⁾ Voir dépêche du Département des Travaux Publics, insérée dans le rapport de la section centrale du budget des recettes et des dépenses pour ordre de 1884. (Document n° 88, pp. 10 et suivantes.)

» fournis avant qu'on commence l'enlèvement de ceux qui doivent être retirés
» des voies.

» L'on est ainsi dans le cas de devoir payer ces fournitures alors qu'on ne
» dispose encore que d'une partie des ressources.

» De plus, il est arrivé souvent, surtout pendant les dernières années, qu'on
» ne parvenait pas à conclure les marchés pour la cession des vieux matériaux,
» aussitôt que ceux-ci étaient rendus disponibles.

» Par suite des circonstances critiques que l'industrie a eu à traverser, et,
» d'un autre côté, de la place de plus en plus large qui a été donnée à l'acier
» dans la construction des voies ferrées, les transactions en vieux fers ont été
» beaucoup plus rares et ont présenté beaucoup plus de difficultés.

» On n'a, le plus souvent, obtenu les rails neufs qu'à prix d'argent; les fers
» hors d'usage n'ont pas été demandés ou ils l'ont été à des conditions inaccep-
» tables, et ce n'est guère que l'exportation vers l'Amérique qui en a débarrassé
» l'Administration.

» Mais, cet important débouché est lui-même fort variable à cause des
» fluctuations du fret.

» La réalisation des ressources à provenir des matériaux retirés des voies a
» donc subi de longs retards, et néanmoins il a bien fallu, dans l'entretemps,
» pourvoir au paiement des matériaux neufs au moyen d'avances faites par le
» Trésor.

» Afin de n'avoir plus à recourir à ce mode irrégulier, il conviendrait d'affecter
» un crédit spécial, en dehors des budgets ordinaires, à la constitution d'un
» approvisionnement équivalent à la quantité représentée par les matériaux à
» retirer des voies pendant une année, soit une valeur évaluée à 2,000,000 de
» francs.

» On pourrait ainsi opérer la vente des vieux rails et en faire rentrer
» le produit en temps utile pour qu'il soit employé aux paiements des rails
» neufs destinés à l'entretien pendant l'année suivante. »

Ces explications justifiant amplement la nécessité de ce crédit, le Gouverne-
ment croit pouvoir s'y référer.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 27. *Hôtel du Gouvernement provincial de Namur; mobilier à compléter et à renouveler.*

Crédit demandé : 30,000 francs.

L'insuffisance et l'état de délabrement du mobilier de l'Hôtel du Gouvernement
provincial de Namur ont été dûment constatés. — Ce mobilier doit être complété
et en partie renouvelé pour que l'hôtel réponde à sa destination.

Le devis détaillé des objets mobiliers strictement nécessaires s'élève à
30,000 francs. On sollicite de la Législature un crédit extraordinaire de pareille
somme qui permettra de faire face aux dépenses les plus urgentes.

§ 28. *Travaux de voirie vicinale.*

Crédit demandé : 3,100,000 francs.

Ce crédit est destiné, jusqu'à concurrence de 2,600,000 francs, à liquider intégralement les arriérés dus par l'État à des communes de la Flandre occidentale et du Hainaut pour travaux de voirie terminés. Le restant, soit 500,000 francs, sera consacré à payer les subsides supplémentaires que le Gouvernement alloue pour l'amélioration des chemins vicinaux de raccordement aux grandes voies de communication, aux stations de chemins de fer et aux gares d'eau.

L'allocation sollicitée en vue de l'extinction des arriérés n'a plus besoin de justification. Elle a été annoncée et expliquée dans la récente discussion du budget du Ministère de l'Intérieur. Il s'agit d'une mesure indispensable de régularisation et de bonne administration.

Lorsqu'en 1873 le crédit ordinaire de la voirie vicinale fut porté de 1 à 2 millions, il fut entendu que l'augmentation serait appliquée, en partie, au paiement des arriérés qui s'élevaient alors à plus de cinq millions. Cette dette de l'État est aujourd'hui réduite de moitié.

Pour obtenir plus rapidement ce premier résultat, il a dû être prélevé sur le crédit spécial de deux millions inscrit au paragraphe 54 de la loi du 4 août 1879 une somme de 350,000 francs environ.

Une mesure plus radicale doit être prise aujourd'hui. Il importe que les crédits budgétaires courants soient rendus en entier à leur vraie destination qui est de faire face aux besoins nouveaux de la voirie. En continuant à consacrer une partie de ces crédits à payer les anciennes dettes, on s'exposerait à enrayer le développement des travaux et on éterniserait une situation obérée et irrégulière, qui a donné lieu, dans ces dernières années, à de nombreuses et légitimes plaintes.

La demande des 500,000 francs, destinés à favoriser, d'une manière exceptionnelle, l'amélioration des chemins aboutissant aux stations, est le résultat d'une entente intervenue entre le Ministère de l'Intérieur et celui des Travaux Publics.

Chaque année, ce dernier Département prélevait sur les fonds ordinaires de son budget, ainsi que sur les crédits spéciaux mis périodiquement à sa disposition, une somme moyenne de 450,000 à 500,000 francs pour contribuer, au moyen de subsides plus élevés que de coutume et concurremment avec le Département de l'Intérieur, à l'amélioration des chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des canaux.

Ce système de l'intervention simultanée de deux administrations distinctes, examinant une même affaire sur des dossiers différents, et allouant des subsides, chacune de son côté, pour le même chemin, donnait lieu à des inconvénients multiples.

Le Gouvernement a décidé d'abandonner ces errements, et il a été convenu que désormais le Département de l'Intérieur aurait seul à statuer sur les demandes de subsides en faveur de la voirie vicinale, qu'il s'agisse de chemins

constituant des raccordements aux grandes artères de communication ou de simples routes vicinales ordinaires.

Pour permettre à la Chambre d'apprécier toute la portée de la mesure, on reproduit ci-après la correspondance échangée à ce sujet entre les deux Départements (annexes *A*, *B*, *C* et *D*), ainsi que la circulaire qui a consacré le nouveau système (annexe *E*).

Le Ministre des Finances,

CH. GRAUX.

Le Ministre de l'Intérieur,

chargé du Département des Travaux Publics,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, des Travaux Publics et de l'Intérieur.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux à concurrence de la somme de soixante-cinq millions deux cent quatre-vingt-six mille francs sont ouverts au Gouvernement pour la continuation ou l'achèvement de travaux décrétés et pour le paiement des dépenses extraordinaires énumérées ci-après :

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1° ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er} Raccordement de routes aux chemins de fer de l'État ou de compagnies et aux canaux. Construction, redressement et amélioration de routes. Construction et reconstruction de ponts; subsides. Rachat de ponts concédés fr. 2,200,000

2° BATIMENTS CIVILS.

§ 2. Hôtel du gouvernement provincial à Bruges. Reconstruction des bâtiments incendiés. Agrandissement; construction de locaux pour le service des ponts et chaussées . . . 100,000

§ 3. Construction d'un nouvel hôtel pour le gouvernement provincial à Hasselt et agrandissement de l'hôtel du gouvernement provincial à Mons 200,000

§ 4. Prison cellulaire de Saint-Gilles, lez-Bruxelles	1,400,000
§ 5. Bureau principal des postes et télégraphes à Bruxelles	1,000,000
§ 6. Agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères	1,000,000
§ 7. Déplacement de l'Observatoire royal de Bruxelles	400,000
§ 8. Écoles normales primaires et sections primaires existantes; construction et amélioration de locaux	1,256,000
§ 9. Palais des anciens Princes-Évêques de Liège; continuation des travaux d'appropriation et de restauration.	75,000
§ 10. Conservatoire royal de musique, à Liège	300,000
§ 11. Conservatoire royal de musique, à Bruxelles	45,000
§ 12. Palais des Beaux-Arts; travaux de parachèvement.	125,000
§ 13. Continuation du monument érigé à l'ancien champ des manœuvres à Bruxelles	200,000

3° TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 14. Canaux de Liège à Anvers. Expropriations et travaux	150,000
§ 15. Sambre canalisée Expropriations et travaux	125,000
§ 16. Escaut. Dragages. Travaux d'amélioration. Expropriations.	500,000
§ 17. Anvers. Installations maritimes. Travaux et expropriations nécessaires pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut	10,000,000
§ 18. Canal de Gand à Terneuzen. Travaux et expropriations sur les territoires belge et néerlandais	1,000,000
§ 19. Rupel. Expropriations et travaux.	150,000
§ 20. Yser. Travaux d'amélioration et expropriations	100,000
§ 21. Établissement de maréographes sur l'Escaut maritime et ses affluents	40,000
§ 22. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.	40,000
§ 23. Travaux d'endiguement du Zwyn.	1,000

4° CHEMIN DE FER EN EXPLOITATION.

§ 24. Voies et travaux. Consolidation des

voies. Signaux et appareils de sécurité. Travaux divers	13,000,000
§ 25. Traction et matériel. Matériel de traction et de transport, pièces de rechange, etc.	26,749,000
§ 26. Approvisionnement de matériaux pour la réfection des voies	2,000,000

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 27. Hôtel du gouvernement provincial à Namur. Mobilier à compléter et à renouveler.	30,000
§ 28. Travaux de voirie vicinale	3,100,000

ART. 2.

Les crédits énumérés à l'article précédent, ainsi qu'un crédit de 200,000 francs qui est ouvert au Département des Finances (dette publique) pour frais de confection et d'émission de titres de la dette publique, seront couverts au moyen d'un emprunt. Ils pourront l'être provisoirement par des bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

Donné à Bruxelles, le 16 avril 1882.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

*Le Ministre de l'Intérieur chargé
du Département des Travaux Publics,*

G. ROLIN-JAEQUEMYNS.



ANNEXES.

ANNEXE A.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 12 août 1881.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis quelques années le service de la voirie vicinale a pris un immense développement. Les sacrifices que les communes y ont consacrés sont tels, dans certaines parties du pays, que leurs ressources locales ordinaires suffisent à peine pour faire face aux frais d'entretien des voies de communication qu'elles se sont créées avec le concours de la province et de mon Département.

Chaque année le budget du Ministère de l'Intérieur porte une somme de deux millions pour être répartie, à titre de subsides, entre les communes qui font de nouveaux travaux de construction ou d'amélioration. De leur côté, les provinces affectent annuellement plus d'un million au même objet.

Cependant il y a encore énormément à faire pour compléter le réseau vicinal si l'on en juge par le nombre des demandes de subsides présentées chaque jour par les communes, et si l'on consulte les rapports des fonctionnaires du service voyer, chargés d'évaluer les travaux restant à effectuer.

Lorsqu'il y a deux ans, j'ai voulu me rendre compte de la situation de cette branche de mon administration, j'ai reconnu, Monsieur le Ministre, qu'elle réclamait, dans son organisation, différentes modifications. Les fonds du Trésor public étant répartis par les soins des députations permanentes, l'influence du Gouvernement se trouvait annihilée; les subsides, alloués en son nom, allaient à des travaux dont il n'avait pu d'avance apprécier, par lui-même, l'importance et l'utilité et dont il n'avait pas à surveiller l'exécution. Les promesses d'intervention de l'État dépassaient, dans certaines provinces, les allocations budgétaires de plusieurs exercices au point que des travaux terminés et reçus depuis plus de dix ans ne sont pas encore intégralement payés aujourd'hui. Pas d'unité dans le service; pas de vues d'ensemble dans la détermination des améliorations à réaliser successivement; pas de proportionnalité entre les

dépenses et les ressources ; inégalité, suivant les provinces, dans la quotité des subsides accordés ; insuffisance du contrôle de l'exécution des travaux, les fonctionnaires de l'administration centrale n'assistant qu'à la réception d'un nombre très restreint de chemins ; impossibilité d'établir promptement et dans de bonnes conditions une statistique exacte de la voirie ; telle était la situation que j'avais à réformer.

Vous avez bien voulu, Monsieur le Ministre, m'assister dans cette tâche. C'est ainsi que vous avez décidé de soumettre désormais à mon Département toute demande qui vous serait faite pour obtenir la reprise par l'État de chemins vicinaux aboutissant à des stations (dépêche du 30 juin 1881, n° 30306).

Vous avez consenti également aux mesures que j'ai eu l'honneur de vous proposer pour régler l'examen en commun des demandes de subsides qui seraient adressées à nos deux Départements à la fois.

De mon côté, j'ai averti les administrations provinciales qu'à l'avenir aucun projet de voirie vicinale ne serait subsidié sur les fonds de mon budget, s'il n'avait été, préalablement à l'adjudication, soumis à mon examen et à mon approbation. J'ai pris les dispositions nécessaires pour arriver à éteindre promptement les arriérés dus par l'État. Une partie du crédit de deux millions inscrit au paragraphe 54 de la loi du 4 août 1879 a été affectée à cette destination. De nouveaux fonds seront demandés aux Chambres dans le même but. Enfin, j'ai réorganisé le service des chemins vicinaux qui dépend de mon Département et je m'occupe d'en augmenter le personnel.

Mais il est une mesure dont l'adoption me paraît absolument indispensable pour me permettre de conduire à bonne fin l'œuvre de réorganisation du service central de la petite voirie. Il devrait être entendu, Monsieur le Ministre, que tous les crédits extraordinaires demandés aux Chambres en faveur de la voirie vicinale, à un titre quelconque, même ceux qui sont destinés à l'établissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des gares d'eau, seront réunis en un seul fonds et mis à la disposition du Département de l'Intérieur. J'ai déjà eu l'occasion de vous entretenir des avantages de ce système et de vous signaler les inconvénients qui sont inhérents au mode actuel de double intervention de l'État au moyen de caisses différentes, inconvénients qui n'ont pas disparu mais qui ont été atténués seulement par suite des mesures arrêtées récemment entre nous pour l'instruction en commun des demandes de subsides.

La voirie vicinale est une ; son caractère a été défini par la loi du 10 avril 1841. Le Département de l'Intérieur qui a dans ses attributions tout ce qui se rapporte à l'administration des provinces et des communes, a considéré de tout temps, comme se rattachant à cet objet, le service entier de la petite voirie, urbaine et vicinale. C'est à son initiative que sont dues les mesures qui ont été prises depuis 1830 pour l'organisation de ce service. C'est l'initiative du Département de l'Intérieur également qui a déterminé l'adoption par les Chambres du principe de l'intervention de l'État, par voie de subsides aux communes, dans les dépenses relatives à l'amélioration des chemins vicinaux, principe qui, depuis le vote du premier crédit de 100,000 francs, inscrit pour cet objet au budget de 1841, a reçu une si large et si féconde application.

Les difficultés que présentait l'accès de certaines stations de chemins de fer, à

cause du mauvais état des voies de communication, ont engagé dans le temps l'un de vos prédécesseurs à proposer, à l'occasion d'un projet de loi de crédits pour travaux d'utilité publique, un crédit de 500,000 francs destiné à être employé, en partie, à la construction, aux frais de l'État, de routes de raccordement aux stations et en partie, en subsides aux communes pour le même objet, et ainsi s'est fondée la tradition d'après laquelle votre Département sollicite périodiquement des crédits extraordinaires en faveur de la voirie vicinale. Mais le même but pourrait être poursuivi à l'intervention seule de mon Département.

Il suffirait pour cela de comprendre dans les crédits extraordinaires, que je suis moi-même dans le cas de solliciter périodiquement, la somme qui serait reconnue nécessaire pour faire face aux besoins supplémentaires de la voirie au point de vue du développement des facilités d'accès aux gares, canaux et routes. Je prendrais l'engagement de consulter votre Département sur le chiffre du crédit à solliciter de ce chef. Des instructions toutes spéciales seraient données en vue de faire étudier les projets de travaux neufs de voirie, sous le rapport de l'intérêt qu'ils peuvent présenter pour les administrations ressortissant à votre Département et il serait tenu compte chaque fois des observations que vous me communiqueriez sur le vu des dossiers relatifs à ces projets.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien me faire connaître si vous vous ralliez à cette manière de voir et si je puis compter qu'après l'absorption du crédit pour la voirie vicinale qui vient d'être voté par les Chambres au paragraphe 1^{er} de la loi des crédits spéciaux accordés à votre Département, nous pourrions entrer dans la nouvelle voie que je propose.

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

ANNEXE B.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur,

Bruxelles, le 29 août 1881.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 12 de ce mois, administration des affaires provinciales et communales, n° 18,200, vous m'avez fait connaître les motifs qui vous engagent à proposer de nouveau de réunir en un seul fonds, mis à la disposition de votre Département, tous les crédits extraordinaires qui seront demandés aux Chambres en faveur de la voirie vicinale à un titre quelconque ; dans votre pensée, cette mesure permettrait de conduire à bonne fin l'œuvre de réorganisation du service central de la petite voirie.

J'ai l'honneur de vous informer, Monsieur le Ministre, que d'après les considérations que vous faites valoir, j'adhère entièrement à la proposition formulée ; désormais, mon Département ne s'occupera donc plus des demandes de subsides en faveur de la voirie vicinale, et ne s'occupera plus que de la construction de routes aux frais de l'État, ce qui restera exclusivement de sa compétence.

Mais il est entendu que, lorsqu'il y aura lieu d'améliorer les accès vicinaux à une gare et que mon Département aura signalé cette nécessité au vôtre, cette affaire sera instruite d'urgence et accueillie par priorité ; que votre Département communiquera au mien, les résultats de l'instruction et l'entendra avant de statuer.

Toutefois, les promesses de subsides faites par mon Département en faveur de chemins vicinaux atteignant encore actuellement le chiffre de 1,300,000 à 1,400,000 francs, je serai obligé, pour payer les subsides promis, de solliciter quelques crédits spéciaux qui seront répartis sur trois ou quatre exercices.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINTELETTE.

ANNEXE C.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 9 septembre 1881.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je m'empresse de vous accuser réception de la dépêche du 29 août, administration des ponts et chaussées et des mines, 1^{re} division, n° 29324, par laquelle vous voulez bien me faire connaître que désormais votre Département ne s'occupera plus des demandes de subsides en faveur de la voirie vicinale, si ce n'est pour donner son avis sur les projets d'amélioration qui tendraient à faciliter l'accès aux gares de chemins de fer ou de canaux et qui, à ce titre, mériteraient d'être plus spécialement encouragés. C'est bien dans ces termes-là, Monsieur le Ministre, et avec cette réserve que j'ai eu l'honneur de vous soumettre ma proposition. Nous sommes donc entièrement d'accord sur la nouvelle marche à suivre dans l'instruction des affaires qui touchent à la voirie vicinale.

Lorsque dans le cours de la session prochaine, je solliciterai des crédits spéciaux pour servir à l'extinction des arriérés qui existent encore dans certaines provinces, en matière de voirie, je réclamerai en même temps des fonds pour me permettre d'intervenir supplémentairement, au lieu et place de votre Département, dans la dépense des travaux qui pourraient présenter un caractère d'utilité spéciale par leur raccordement aux grandes artères de communication, et, à l'appui de cette demande, je produirai la correspondance échangée à ce sujet entre nos deux Départements.

Vous terminez votre dépêche du 29 août en me faisant remarquer que les promesses de subsides faites par votre Département en faveur de chemins vicinaux atteignant encore actuellement le chiffre de 1,300,000 francs à 1,400,000 francs, vous serez obligé, pour payer les subsides promis, de solliciter quelques crédits spéciaux qui seront répartis sur trois ou quatre exercices.

Pourrais-je vous demander, Monsieur le Ministre, de vouloir bien me communiquer la liste des travaux de voirie pour lesquels ces promesses existent et me dire si, en attendant que les Chambres aient sanctionné la nouvelle organisation en mettant à ma disposition des crédits *ad hoc*, vous continuerez à recevoir les dossiers par mon intermédiaire et à prendre vous-même les engagements d'allocation de subsides. Il serait désirable, me paraît-il, d'adopter ce système transitoire et de maintenir ainsi provisoirement le mode d'instruction en commun des affaires, tel qu'il a été tracé par la circulaire du 25 avril dernier.

Il est d'autres renseignements, Monsieur le Ministre, qu'il me serait agréable

d'obtenir de votre Département, pour me faciliter la mise en pratique du nouveau système.

Dans l'examen des demandes de subsides sur lesquelles votre Département a été appelé jusqu'à présent à statuer, on a dû suivre une certaine jurisprudence ; des instructions ont été données aux fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées sur les conditions dans lesquelles ils avaient à étudier et à favoriser les projets de voirie vicinale susceptibles d'être subsidiés sur les fonds du Ministère des Travaux Publics.

Je vous saurais gré de me communiquer le résumé de ces instructions et de cette jurisprudence.

En outre, votre Département possède, sans aucun doute, des vues d'ensemble sur les travaux les plus urgents qui restent à accomplir pour l'amélioration des accès au chemin de fer. Vous y avez fait allusion dans les termes suivants, à propos de la demande du crédit de 1,500,000 francs, comprise dans la dernière loi des crédits pour travaux d'utilité publique, au paragraphe 1^{er} : « Dans l'intérêt du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, il est extrêmement important de faciliter l'accès aux gares de chemins de fer ou de canaux. Le Département a prescrit une étude complète de ce qu'il peut y avoir à faire à cet égard, en travaux de construction ou d'amélioration par dépense directe ou *par subside*.

» Cette revue a démontré la nécessité de nouvelles créations, de nombreuses améliorations à des routes de l'État ou des provinces *et à des voies vicinales de grande communication*. »

Il serait fort intéressant que j'eusse connaissance du résultat de ces études, en ce qui touche la voirie vicinale.

Enfin, Monsieur le Ministre, je rappellerai à votre bienveillante attention la demande de renseignements statistiques que j'ai eu l'honneur de vous adresser, par ma lettre du 16 août dernier, concernant l'emploi des fonds qui ont été mis successivement à la disposition de votre administration pour la voirie vicinale.

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

ANNEXE D.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

Bruxelles, le 30 septembre 1884.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 9 de ce mois, administration des affaires provinciales et communales, n° 48200, j'ai l'honneur de vous informer que comme cela a été convenu entre nous et ainsi que le porte ma dépêche du 29 août dernier, n° 29324/20016, le Département des Travaux Publics ne s'occupera plus à l'avenir des demandes de subsides en faveur de la voirie vicinale.

Il reste toutefois entendu que lorsqu'il y aura lieu d'améliorer les accès vicinaux à une gare, et que le Département des Travaux Publics aura signalé cette nécessité au vôtre, Monsieur le Ministre, cette affaire sera instruite d'urgence et accueillie par priorité; que votre Département communiquera au mien le résultat de l'instruction et l'entendra avant de statuer.

En dehors de ce cas spécial, le Département des Travaux Publics n'interviendra plus en aucune manière; il n'y aura donc plus lieu, Monsieur le Ministre, de me communiquer les dossiers, et je renverrai successivement à votre Département ceux qui sont encore en ma possession ou qui rentreront ultérieurement des provinces.

Je vous ferai parvenir prochainement, Monsieur le Ministre, la liste des subsides promis par le Département des Travaux Publics en faveur des chemins vicinaux, et qui seront encore liquidés par ses soins sur les fonds mis à sa disposition.

Pour ce qui est de l'intervention de mon Département dans les dépenses de la voirie vicinale, il avait décidé d'accorder des subsides équivalant au sixième du montant des frais, uniquement pour aider les communes à couvrir une partie de la quotité qui leur incombe; ce principe a été généralement appliqué; quelquefois cependant, le Département est intervenu dans une proportion plus forte, lorsque les ressources des communes étaient très restreintes et que la voie présentait un caractère d'utilité exceptionnelle; aucune instruction n'a été donnée à cet égard aux fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées; le Département se réservait d'apprécier lui-même dans chaque cas particulier.

Conformément au désir que vous exprimez, Monsieur le Ministre, je vous

transmettrai, d'ici à peu de jours, un tableau dressé d'après les éléments fournis par MM. les ingénieurs en chef-directeurs dans les neuf provinces et indiquant les travaux à exécuter aux voies de communication vicinales aboutissant à des stations de chemins de fer.

Pour le Ministre :

L'Inspecteur général délégué,

J. MORELLE.

ANNEXE E.

Bruxelles, le 25 janvier 1882.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de vous en prévenir, le Département des Travaux Publics a décidé de ne plus intervenir dans les dépenses relatives à l'amélioration de la voirie vicinale. Lorsqu'une ou plusieurs communes auront à construire ou à améliorer un chemin destiné à faciliter l'accès aux grandes voies de communication et qu'elles ne pourront, à l'aide de leurs propres ressources et des subsides ordinaires du Ministère de l'Intérieur et de la province, mener le travail à bonne fin, c'est mon Département qui appréciera, s'il y a lieu de leur accorder un subside supplémentaire et qui liquidera sur ses fonds les sommes promises.

Mais je dois insister, Monsieur le Gouverneur, sur la nécessité rigoureuse de vous montrer fort réservé dans les propositions de subventions supplémentaires que vous êtes appelé à me soumettre de ce chef.

Pour que le Département de l'Intérieur puisse ainsi consentir à élever le taux de la quotité ordinaire de son intervention, il faut que le caractère d'utilité exceptionnelle et urgente du travail soit établi d'une façon évidente par les pièces du dossier et notamment par la production d'un extrait suffisamment étendu et détaillé de la carte au 1/20,000^e du Département de la Guerre.

Il faut en outre, qu'il y ait pénurie certaine de ressources locales.

Vous trouverez ci-joint, tel qu'il a été dressé par le Département des Travaux Publics, un tableau indiquant les travaux à exécuter aux voies de communication vicinale aboutissant à des stations de chemins de fer.

Cette énumération de travaux ne constitue pas, pour l'Etat, un engagement d'intervenir dans la dépense. Je dois me réserver encore d'examiner chaque cas en particulier. Mais vous y trouverez un élément très important d'appréciation dans l'instruction des demandes éventuelles de subsides et c'est à ce titre, Monsieur le Gouverneur, que je vous la communique.

Je crois utile de vous adresser aussi le relevé des subsides qui seront encore liquidés par les soins du Département des Travaux Publics.

*Le Ministre de l'Intérieur,*G. ROLIN-JAEQUEMYS.
